Preußen an der Nordsee.

Eine Tagesfrage.

Nebst einer Karte vom Jader Meerbusen.

Oldenburg,
Druck und Verlag von Gerhard Stalling.
1854.

I.

Die deutsche Flotte.

So weit der deutsche Handel seine Schiffe sendet, so weit bedarf deutsches Eigenthum, bedürfen deutsche Interessen des Schutzes. Die Vertretung deutscher Kaufleute, Schiffer und Capitalisten im Auslande durch Consuln und Handelsagenten ist eine unvollkommene, ja die Stellung dieser Männer in der That eine klägliche, so lange Deutschland, wie kräftig seine Landheere dastehen mögen, nicht dem elendesten Raubneste durch einige Kriegsschiffe zu imponiren im Stande ist.

Diese Thatsache hat immer drückend auf dem deutschen Handel gelastet. Die Thätigkeit unserer Kaufleute, namentlich derer in den Hansestädten, hat nicht vermocht, ganz zu ersetzen, was die mangelnde Vertretung unserer Interessen im Auslande vermissen ließ. Mannigfach hat dieser Mangel störend auf den Seehandel gewirkt, und mittelbar auf die Wohlfahrt des Binnenlandes, die durch die Blüthe des Handels bedingt ist. Der deutschen National-Ehre nicht zu gedenken, die schwer darunter leidet, wenn der Deutsche auf allen Weltmärkten bittend unter den Schutz fremder Flaggen kriechen muß.

Zwar behielten sich die Bundesglieder bei Abschluß der Bundesacte vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung wegen des Handels und der Schifffahrt in Berathung zu treten. Allein erst im Jahr 1824 setzte die Bundesversammung eine Commission nieder, welche allmählig zusammenschmolz, ohne ergänzt zu werden, und nie das Mindeste für die Pflege der ihr überwiesenen Interessen geleistet hat.

Dieser Mangel verlegte bekanntlich den Schwerpunkt der handelspolitischen Interessen Deutschlands in den Zollverein, welcher bereits vor 1848 die größere Hälfte Deutschlands umfaßte, eine geschlossene Ländermasse von der französischen bis zur polnischen Grenze, von der Schweiz bis zur ostpreußischen Ostseeküste. Die leitende Macht innerhalb des Zollvereins, Preußen, begriff allmählig die Bedeutung derjenigen Anforderungen an den Zollverein, welche namentlich aus der Mitte der, ihm sich noch fern haltenden Nordseeküsten-Staaten an denselben gestellt wurden. Bremen zumeist wies darauf hin, wie auch auf anderm, als dem bisher vom Zollvereine verfolgten Wege, die nationale Aufgabe erfüllt werden müsse; eine deutsche Schifffahrtsacte müsse erlassen, die deutsche Schifffahrt, der deutsche Handel unter eine gemeinsame Handelspolitik und diese unter dem Schutz einer Flotte gestellt werden. Und Preußen machte diesen Staaten schon im Jahre 1847 Vorschläge, dahin gehend, daß sich die Seestaaten mit dem Zollvereine zur Annahme einer deutschen Flagge, einer gleichen Behandlung und Berechtigung aller diesem Staatenvereine angehörigen Schiffe und Ladungen, zur Anstellung gemeinschaftlicher Consuln und zur gemeinschaftlichen Abschließung von Handels- und Schifffahrtsverträgen vereinigen möchten. Seine Vorschläge fanden aber, zumeist von Hamburg aus, vielen Widerspruch, und es blieb vorläufig das unausgeführt, was um so mehr nach und nach auch zu einer deutschen Flotte geführt haben würde, als

in Preußen selbst sich der Sinn für Seegeltung regte und in der Anschaffung einiger Kriegsschiffe zur That wurde. Die Postdampfschiffe „der preußische Adler“ und „Königin Elisabeth“ könnten freilich nur im Nothfalle in Kriegsschiffe umgeschaffen werden, aber die „Amazone“ war doch eine wirkliche Kriegs-Corvette.

Das Jahr 1848 erschien, mit seinem lebhaften Drange nach weiterer Ausbildung der nationalen Einheit Deutschlands. Was der Bundestag nicht gewollt oder nicht gekonnt hatte, das wollte nun das Volk in freiwilligen Vereinen, der sogenannte Fünfzigerausschuß und die deutsche Nationalversammlung. „Eine deutsche Flotte, eine deutsche Flagge!“ dieser Ruf ding durch alle Gauen des Vaterlandes und an den Alpen sammelte man so eifrig die Kreuzer, als an der Ost- und Nordsee die Groschen. Der gleichzeitig entbrennende Krieg mit Dänemark zeigte recht augenfällig den Werth der dänischen Flotte, die Wehrlosigkeit der Deutschen zur See. Der siegende Wrangel scheute sich seinen Sieg zu verfolgen, weil ihm der Feind über Wasser stets in den Rücken kommen konnte, und Deutschlands Siege zu Lande konnten nicht verhindern, daß Dänemark mit ein Paar Schiffen Elbe und Weser blockirte und dem deutschen Nationalvermögen einen Schaden von vielen Millionen zufügte.

Es war daher nur ein durchaus praktisches Beginnen, als die deutsche Nationalversammlung einen Marine-Ausschuß niedersetzte und 6 Millionen zur Errichtung einer Flotte, und darunter 780,000 Thlr. zu Hafen- und Arsenal-Anlagen, „mit einer an Stimmeneinhelligkeit grenzenden Majorität“ votirte; — ein praktisches Beginnen und zugleich ein lebhafter Ausdruck des Dranges nach nationaler Einigung. „Wir wollen — sagte Radowitz unter dem „Bravo“ der Versammlung — die Einheit Deutschlands gründen; es giebt kein Zeichen für diese Einheit, das in dem Maße innerhalb und außerhalb Deutschlands diesen Beschluß verkündet, als die

Schöpfung einer deutschen Flotte. Das erste deutsche Kriegsschiff, das sich vor die Mündung des la Plata legt, zeigt den dortigen Deutschen, daß sie nicht mehr von der Willkür eines Tyrannen ausschließlich abhangen, sondern daß hinter ihnen ein Volk von 40 Millionen steht!"

Die deutschen Regierungen standen aber in dieser Sache großen Theils nicht zu dem Volke und seinen Vertretern. Der Particularismus regte sich. Zwar erklärte sich Preußen bereit, auf Anweisung der zollvereinten Staaten deren Antheile an der ersten Marine-Umlage aus der Zollcasse zu bezahlen und machten davon viele Staaten Gebrauch, und zahlten andere, namentlich Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Schleswig-Holstein, Oldenburg und die Hansestädte, ihre Beiträge, aber Oesterreich verweigerte seine Quote, Baiern und Kurhessen wollten compensiren, Sachsen erhob Differenzen über den Zahlungsmodus, und 5 Monate nach der Ausschreibung war fast die Hälfte der ersten 3 Millionen noch rückständig. Und mit der Ausschreibung der zweiten 3 Millionen ging es noch schlimmer.

Ungeachtet dieses Hindernisses und der großen Schwierigkeit einer solchen Neubildung that der Reichsminister Duckwitz, was sich thun ließ. Eine technische Marine-Commission, deren Vorsitz Se. Königl. Hoheit der Prinz Adalbert von Preußen übernahm, wurde gebildet; von dem Hamburger Marine-Comitee wurden die Dampfschiffe Lübeck, Hamburg und Bremen und die Segelfregatte Deutschland übernommen und, so viel thunlich, in kriegstüchtigen Stand gesetzt; die Dampffregatten Barbarossa, Erzherzog Johann und Hansa wurden angekauft und zu Kriegsschiffen möglichst umgewandelt; 3 Dampf-Corvetten, der königliche Ernst August, Großherzog von Oldenburg und Frankfurt, erbauet; nicht minder wurde versucht, eine Anzahl für die Küstenvertheidigung dienlicher Kanonenboote herzustellen. Eine Anzahl brauchbarer Offiziere wurde, theils aus der Handels-Marine, theils aus

fremdem Kriegsdienste gewonnen, und so eine Flotille hergestellt, die bei allen Mängeln, die ihre Entstehung begleiteten, im Jahre 1849 mit Ehren hätte in See gehen können, — wenn es nicht hinter ihr an dem energischen Willen gefehlt, wenn sie nicht bald mit Mangel an Geld, bald mit Mangel an Instructionen zu kämpfen gehabt hätte.

Doch fehlte freilich auch der schwarzrothgoldenen deutschen Flagge die Anerkennung der die See beherrschenden Mächte. Die Staats-Einheit Deutschlands, welche sie repräsentiren sollte, war noch nicht vertragsmäßig in den Völkerverkehr eingeführt. Die deutsche Flagge hätte, wenn ein Schiff der Flotte genöthigt worden wäre, einen neutralen Hafen, z. B. Helgoland aufzusuchen, eben weil sie nicht anerkannt worden, der Beschimpfung sich ausgesetzt. Auch dies mag die Thätigkeit der deutschen Marine gelähmt, ihren Admiral verhindert haben, dem jungen Institut durch ein erfolgreiches Seegefecht die höhere Weihe zu geben, deren es so sehr bedurfte.

Wir verfolgen das Schicksal der deutschen Nordseeflotte nicht weiter — es ist zu bekannt. Mit Schmerz und bitterm Vorwurf sah der Deutsche die Flotte, das sichtbare Zeichen der deutschen Einheit, verkümmern und endlich untergehen. Wenige Menschen hat die Verachtung der Nation in dem Maße getroffen, als den Mann, der sich, gegen den Wunsch seines vaterländisch-gesinnten Fürsten, zum Werkzeug ihrer Zerstörung hergab.

II.

Die Nordseestaaten.

Hannover, Oldenburg, Hamburg und Bremen waren schon vor dem, aus Frankfurt im Mai 1848 ergehenden Aufruf zu einem Marine-Congresse, zu Berathungen wegen des Küstenschutzes in Hannover zusammengetreten. Welche Art und Ausdehnung des Schutzes der Handelsstand wünsche? welcher Art in nautischer Hinsicht der Schutz beschaffen sein könne? woher die Offiziere zur Flotte zu nehmen? Diese und andere Fragen sollten in einer auf den 12. Juni angesetzten Berathung der Regierungen aller 9 nördlichen Küstenstaaten, mithin auch Preußens, der beiden Mecklenburg, Lübecks und Schleswigs-Holsteins, verhandelt werden. Wir wissen nichts von ihren Resultaten, aber es ist so viel klar, daß in dem gedachten Jahre nicht minder, als in dem folgenden, zwischen Bevollmächtigten der 4 Nordseestaaten mannigfache Conferenzen über Wahrung der örtlichen Eigenthümlichkeiten im Allgemeinen und insonderheit in der Angelegenheit der Flotte und des Küstenschutzes, Statt gefunden haben. Welthandel und Seeschifffahrt sind vorzugsweise die Triebräder des politischen und volkswirthschaftlichen Strebens dieser Staaten, verhältnißmäßig mehr als des übrigen Deutschlands, und ganz natürlich sahen sich deshalb ihre Regierungen vorzugsweise berufen, zur Verwirklichung der Idee einer Kriegsmarine beizutragen. In Hamburg regte sich anfangs der patriotische Sinn am lebhaftesten; Bremen erwartete die Maßregeln der Centralgewalt und that ihr gegenüber seine Schuldigkeit; in Hannover scheint man nur so lange lebhaftes Interesse an der Sache genommen, und dies noch unter dem Ministerium Schele durch namhafte Anerbietungen bethätigt zu haben, als Aussicht vorhanden war, eine Führung der Marine-Abtheilung in die Hand der königlichen Regierung

gelegt zu sehen; in Oldenburg hat man nicht mit Hitze, aber mit nicht ermüdender Ausdauer den Zweck verfolgt, eine deutsche, und im Falle des Mißlingens eine preußische Nordseeflotte zum Schutz der maritimen Interessen zu erlangen.

Hier ging mit dem aufrichtigen Streben, die nationale Einheit auch durch die Marine zu fördern, der Particularismus Hand in Hand. Ueberzeugt, daß ihr Land und seine Buchten dem Zwecke einer Reichsmarine zu dienen, vorzugsweise passend sei, vergaßen Regierung und Volk von Oldenburg auch nicht, daß nichts geeigneter sei, Oldenburg aus seiner Isolirung durch das, das Herzogthum eng umschließende Gebiet von Hannover zu befreien, als ein, im Namen der deutschen Bundesgewalt errichteter Mittelpunkt deutscher Wehrkraft. Einsehend zugleich, daß nur dadurch einer oldenburgischen Eisenbahn ein berechtigter Ausgangspunkt am Meere geschaffen werden könnte, der sonst aus 6 bis 8 kleinen Häfen ziemlich willkürlich hätte auserlesen werden müssen, lenkten weiterblickende Männer, während die Stimmführer von 1848 demokratische Reden hielten, die Aufmerksamkeit auf die wenig bekannte Jade und insbesondere die Rhede von Vierhuck.

Zu Anfang Januars 1849 sandte die Marine-Verwaltung in Frankfurt a. M. eine Commission nach der Nordsee ab, um die auf die Küstenvertheidigung bezüglichen Vorschläge zu prüfen, für die Befestigung der Haupthafenplätze zu sorgen und ein Urtheil über die Wahl eines Kriegshafens abzugeben. Dieser Commission ging man Oldenburgischer Seits mit Materialien möglichst zur Hand. Sie durchforschte auch die Gegend von Heppens, und schon damals wollten schärfer Blickende erkennen, daß es das preußische Mitglied der Commission, der kürzlich verstorbene Oberstlieutenant Teichert, war, der eine vorzugsweise aufmerksame Beobachtung anstellte.

Jetzt ließ auch die Oldenburgische Landes-Regierung amtliche Ermittelungen vornehmen. Ihr Ergebniß ist im V. Ab-

schnitt dieser Schrift zusammengestellt. Sie waren der Localität bei Vierhuck in der Mündung des Jadebusens*) überaus günstig.

Von jetzt an concentrirten sich die kleinen Marine-Etablissements mehr und mehr auf oldenburgischem Gebiete. Der Reichsverweser und nach ihm die Bundes-Central-Commission ließen erhebliche Arbeiten, mit einem Aufwande von reichlich 100,000 Thlr. in Brake vornehmen, zu denen Oldenburg einen Theil der Gelder vorschoß, und es wurde in dem Sinne gearbeitet und disponirt, daß in Brake am linken Weserufer ein Constructionshafen, an der Jade aber der definitive Kriegshafen anzulegen sei.

Strategische Rücksichten schlossen von der Wahl die Ems aus wegen der Nähe der holländischen Grenze. Eben so wenig konnte die Elbe berücksichtigt werden, so lange die Union zwischen Holstein und Dänemark und damit die Möglichkeit bestand, daß in einem Kriege Deutschlands mit einer der Großmächte, welche zugleich sämmtlich Seemächte sind, Holstein eines der bedeutendern Kriegstheater werde. So blieben für die Fixirung der Marine in ihrem ersten Entwickelungsstadium nur die Jade und Weser übrig.

Die Jade wurde von den Marinebeamten ausersehen, künftig den Hauptkriegshafen Deutschlands zu fassen; doch konnten die großartigen Anlagen, Wasserbauten und Befestigungen, welche dann dort nöthig würden, erst gerechtfertigt erscheinen, wenn die Flotte den Grad an Ausbildung und Entwickelung erreichte, mit dem Deutschland in die Reihe der Seemächte zweiten Ranges eintritt. Doch schon 1850 wurde darauf Bedacht genommen, im Jadebusen provisorisch einen

*) S. die anliegende Karte. Vierhuck, auch wohl unrichtig verhochdeutscht „Fährhuck" genannt, ist die Stelle, wo vier Strömungen, das Marientief und drei südlicher belegene Boljen zusammentreffen.

Winterhafen zu schaffen, welcher den Kriegsschiffen, die früh im Jahre zu einer Expedition, Uebungsfahrt rc. auslaufen sollen, oder im Spätherbst von einer solchen Fahrt zurückkehren, einen gesicherten und sichern Zufluchtsort bieten könnte. Die in dem langen und harten Winter 1849/50 gemachten Erfahrungen bewiesen den beobachtenden Mariniers, daß die Jade noch immer dann einen leichten Zugang gestattet, wenn die Weser und Elbe längst mit Treibeis bedeckt und unbefahrbar sind, und im Frühjahr viel früher ganz von Eis befreit ist, als die gedachten Ströme.

Anträge auf Ausführung solcher Anlage blieben unausgeführt, als nach dem Scheitern der Union gegen Ende 1850 die deutschen Großmächte einander so gegenüberstanden, daß noch in langer Zeit ein Zusammenwirken nicht mehr denkbar schien.

Von jetzt an konnte man nur noch an Preußen denken, wenn man Schutz des Handels, der Schifffahrt und der Küsten an der Nordsee als ein erstrebenswerthes Ziel im Auge hielt.

III.

Preußen.

Von zwei Richtungen der Bewegung vom Jahr 1848 ging die eine aus dem Gefühl der deutschen Nation hervor, daß sie vor andern Völkern von ähnlicher geographischer Bedeutsamkeit erniedrigt sei, und zwar zumeist durch die Mangelhaftigkeit der Bundesverfassung. Der Bundesstaat sollte an die Stelle des Staatenbundes treten, er hätte auch eine Bundesflotte und Bundesflagge ermöglicht. Die deutsche

Großmacht Preußen folgte dem Rufe, wie sie schon vor 1848 eine Reform der Bundesverfassung gefordert hatte. Ost- und Westpreußen wurde in den Bund aufgenommen, die Theilung Posens nach Nationalitäten vorbereitet, — Preußen ging insoweit in Deutschland auf. Die Reichsverfassung von 1849, seitdem in diplomatischen Actenstücken „Frankfurter Aufstellung" genannt, wurde von dem durch sie begünstigten Könige von Preußen von der freien Zustimmung der Fürsten Deutschlands abhängig erklärt, und als diese nicht erfolgen wollte, wurde ein neuer das historische Recht mit dem der Neuzeit vermittelnder Versuch in der Vorlage einer Unionsverfassung gemacht. Auf diesen ihren Wegen fand die preußische Regierung die Zustimmung und Unterstützung von Oldenburg. Die engeren Beziehungen beider Staaten erleichterten die Wiederanknüpfung der zwischen Oldenburg und Frankfurt zerrissenen Fäden. Die aufgegebene Reichsmarine war zum Theil in preußischen Besitz übergegangen, nichts natürlicher, als daß auch die Verhandlungen über den Schutz seiner Schifffahrt, seines Handels und seiner Küsten, die Oldenburg durch ein engeres Band mit einem größeren Staate zu erreichen wünschte, nach Berlin verlegt wurden.

Preußen, die an materiellen Mitteln schwächste der fünf Großmächte Europa's, wußte durch Selbstvertrauen und geordneten Staatshaushalt zu ersetzen, was ihr an äußeren Mitteln abging. Kam auch eine Periode des Kleinmuths über diese Macht, so drängte doch die Natur der Dinge, ihre Stellung am Rhein und an der russischen Grenze, die Zerrissenheit ihres Territoriums sie unwiderstehlich wieder auf die alte Bahn: zu einer Politik der Machterweiterung in und vermittelst Deutschland. In mehreren erheblichen Punkten hat Preußen die Aufgabe zu erfüllen gesucht, welche die Bundesverfassung unerfüllt ließ. Die Stiftung des deutschen Zollvereins war, von den Anläufen von 1849 abgesehen, die bedeutendste Handlung im Sinne seines deutschen Berufs.

Der zweite höchst bedeutsame Schritt auf diesem Wege war der Septembervertrag, der die Grenzen des Zollvereins an die Nordsee verlegte.

Diese Ausdehnung brachte für die leitende Macht im Zollvereine eine neue Pflicht mit sich. Die Seemacht war nach der Reichsverfassung Sache des Reichs, der Reichsgewalt lag danach die Sorge für die Kriegsflotte und die Anlegung und Unterhaltung von Kriegshäfen und Seearsenälen ob. Preußen hatte in der mit Hannover und Sachsen vereinbarten Unionsverfassung diese Sätze, und daß die Küstenvertheidigungswerke auf Kosten des Reichs unterhalten werden, beibehalten. Gab es seine Positionen an der Spitze des Reichs oder der Union freiwillig auf oder wurde aus denselben verdrängt, so war doch der Beruf innerhalb des Zollvereins, wenn auch nicht formell, derselbe. Indem Preußen den Beschluß faßte, seine kleine Flotille zu vermehren, indem es mit Anschaffung einiger ansehnlichen Schiffe begann, zeigte es die Absicht, als Seemacht zweiten Ranges, seinen Beruf im Zollvereine zu erfüllen.

Die Errichtung einer vom Kriegsministerium abgelösten Admiralität fällt in das Ende des Jahres 1853. Ihr zur Seite steht der Entschluß, einen Kriegshafen an der Nordsee zu gründen. Der Vertrag mit Oldenburg bekundet nicht blos diesen Entschluß, sondern auch den, den Staaten des Zollvereins den Schutz seiner, der preußischen, Kriegsmarine gegen nicht zu große Opfer angedeihen zu lassen.

Ob ein fernerer Schritt in der Richtung dadurch bevorsteht, daß auch Hannover von Preußen die Uebernahme der Verpflichtung verlangt, hannoversches Eigenthum überall ebenso zu schützen und zu vertheidigen, wie das von Unterthanen Preußens, steht dahin. Vielleicht steht eine particularistische Eifersüchtelei, die bis jetzt aus der hannoverschen Presse in Bezug auf den Vertrag hervorguckt (die Hannoversche Zeitung bespricht das Ereigniß jedoch ganz und gar nicht), dem noch

längere Zeit im Wege, vielleicht aber macht sich eine bessere Stimmung, oder das wahre Interesse der Handeltreibenden, von selbst Bahn. Jedenfalls ist gewiß, daß wenn Hannover nicht im Sommer 1852, in der Verhandlung über den Septembervertrag und die Möglichkeit der Eröffnung einer Eisenbahn-Verbindung, von seiner geographischen Lage Oldenburg gegenüber einen so unbilligen Gebrauch gemacht hätte, die Geneigtheit, an Preußen mit einem kleinen Gebietstheile ein großes Stück Einfluß zu übergeben, in Oldenburg nicht so groß gewesen wäre. Herr von Lütken mag sich trösten, daß er an jener falschen und engherzigen Politik keinen Antheil hatte.

Der Senat von Bremen hat die Notification, die ihm von Oldenburg zuging, mit unverstellter Befriedigung glückwünschend beantwortet.

IV.

Die Verträge zwischen Preußen und Oldenburg.

A. Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg haben in Erwägung, daß Preußen zur angemessenen Entwickelung seiner Kriegs-Marine eines Stationspunkts an der Nordseeküste, und Oldenburg des Schutzes für seinen Seehandel und seine Seeschifffahrt bedarf, welcher auf den bisher eingeschlagenen Wegen nicht zu erlangen gewesen ist, den Entschluß gefaßt, über diese Angelegenheit einen Vertrag abzuschließen, und zu dem Ende Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchst Ihren Regierungs-Rath Doctor juris Ernst Gäbler,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:

Höchst Ihren Regierungs-Rath Albrecht Johannes Theodor Erdmann,

welche, nach geschehener Auswechselung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter Vorbehalt der landesherrlichen Ratifikationen, über folgende Bestimmungen einig geworden sind:

Artikel 1.

Preußen stellt den Oldenburgischen Seehandel und die Oldenburgische Seeschifffahrt dergestalt unter den Schutz seiner Kriegs-Marine, daß es sich verpflichtet, alle Schiffe, welche Oldenburgisches Eigenthum sind, und unter Oldenburgischer Flagge fahren, überall ebenso zu schützen und zu vertheidigen, wie diejenigen Schiffe, welche Preußisches Eigenthum sind, und unter Preußischer Flagge fahren.

Es bleibt selbstverständlich Oldenburg jederzeit unbenommen, auf diesen Schutz zu verzichten.

Artikel 2.

Preußen verpflichtet sich, so oft die Umstände nach dem Ermessen Oldenburgs es erheischen, und Oldenburg es beantragt, den Schutz der Oldenburgischen Küsten gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite zu übernehmen.

Artikel 3.

Mit Rücksicht auf die in den Artikeln 1. und 2. übernommenen Verbindlichkeiten wird Preußen eine Flottenstation im Jadebusen unterhalten, und zu diesem Zwecke daselbst einen Kriegshafen auf eigene Kosten herstellen.

Artikel 4.

Zu dem Ende tritt Oldenburg an Preußen mit voller Staatshoheit ab:

I. An der westlichen Seite der Jahde ein Gebiet, dessen Grenze nachstehend bestimmt wird:

a. Anfangend beim Bandter Außentief, folgt die Grenze diesem durch den Bandter Groden, dann durch den Bandter Siel dem Bandter Binnentief bis zu demjenigen Punkte in der Biegung des Tiefs, welcher von dem innern Rande der Deichkappe über dem Siel in grader Linie 1310 (geschrieben: Eintausend, drei hundert und zehn) Fuß Oldenburgischen Katastermaaßes (= 1234,975 Fuß Rheinländisch) entfernt liegt.

b. Von diesem also bestimmten Punkte wird die Grenze durch eine grade auf den Heppenser Deich gerichtete Linie gebildet, welche 552 (geschrieben: Fünfhundert zwei und funfzig) Jück (à 64,000 □Fuß) Oldenburgischen Katastermaaßes (= 1211 Morgen Magdeburgisch 57 □Ruthen 12,5 Fuß) Binnendeichland abschneidet, und ungefähr auf das Grenzzeichen zwischen der Heppenser und der Neugrodener Sprenge trifft.

c. Von hier ab beschreibt die Grenze eine Linie, welche senkrecht auf dem wahren Meridian steht, und folgt derselben bis zu dem Punkte an der Jever'schen Seite des Hauptfahrwassers der Jahde, wo die Tiefe, nach dem bisherigen Betonnungssysteme, die Legung einer Tonne erheischen würde.

d. Von dort läuft die Grenze südlich in grader Linie bis zu dem Punkte an der Nordseite des Steinhäuser Tiefs (Salze-Brake), wo das Fahrwasser desselben nach dem bisherigen System durch eine Bake oder Tonne bezeichnet werden müßte.

e. Die weitere Grenze bildet von hier aus eine grade Linie, welche, den von dem Marientief bei Fährhuck, bisher Fährhucker Rhede genannt, vollständig ein-

schließend, sich längs des südlichen Randes desselben fortsetzt, bis sie von der verlängerten Richtung des Bandter Außentiefs geschnitten wird, und folgt demnächst

l. der letzteren Richtung bis zu dem in dieser Grenzbeschreibung bezeichneten Anfange.

II. An der östlichen Seite der Jahde ein Gebiet, enthaltend vier Jück Oldenburgischen Kataster-Maaßes (= 8 Morgen Magdeburgisch 139 □Ruthen 97,91 □Fuß) Binnendeichland in der Ecke des Eckwarder Steindeichs, den davor liegenden Deich und den Flügeldeich, nebst deren Bermen und Watte, so weit solche durch rechtwinklich auf die abgetretenen Deichtheile gezogenen Linien begrenzt werden, desgleichen die zwischen den Fortsetzungen dieser Linien belegene Wasserfläche in einer Breite von 500 (geschrieben: Fünfhundert) Fuß Oldenburgisch von dem Rande des bei Ebbezeit trocken laufenden Watts.

Die Form, welche das, die vier Jück Binnendeichland bildende Areal, erhalten wird, bleibt der Bestimmung Preußens bei der Grenzregulirung überlassen.

Durch die angeschlossene, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnete Karte, auf welcher der Anfangspunkt der Grenzbeschreibung mit A. bezeichnet ist, wird die sub I. beschriebene Grenze des abgetretenen Gebiets an der westlichen Seite der Jade erläutert, und diejenige des sub II. beschriebenen Gebiets an der östlichen Seite derselben vorläufig angedeutet.

Artikel 5.

Sollte der von Preußen für das Marine-Etablissement angenommene Plan an einzelnen Stellen kleine Erweiterungen des abgetretenen Areals erfordern, so verspricht Oldenburg, die Abtretung der Staatshoheit auf diese Erweiterungen

auszudehnen, sobald Preußen sich verpflichtet, den Plan in dem angegebenen Umfange auszuführen.

Artikel 6.

Falls Preußen später beabsichtigen möchte, zu mehrerem Schutze der Rhede in der Richtung des Eckwarder Flügeldeichs auf der dort in der Jade belegenen Plate (Feldsteert) ein Festungswerk anzulegen, wird Oldenburg auch den dazu benöthigten Raum mit voller Staatshoheit an Preußen abtreten.

Artikel 7.

Rücksichtlich der in den abgetretenen Gebietstheilen belegenen Deiche, Deichbermen, Groden und Watte überträgt Oldenburg an Preußen außer der vollen Staatshoheit auch das Privat-Eigenthum, soweit solches dem Oldenburgischen Staate zusteht. Die Erwerbung des Privat-Eigenthums an den Binnendeichsländereien bleibt Preußen überlassen, auf eigene Kosten zu bewirken.

Artikel 8.

Die Bewohner der abgetretenen Gebietstheile werden nicht als sofort mit abgetreten angesehen, sondern als Oldenburgische, im Preußischen angesessene Unterthanen erachtet, sofern sie nicht selbst wünschen, in den Preußischen Unterthanen-Verband aufgenommen zu werden, worüber sie sich innerhalb Jahresfrist nach der Preußischen Besitzergreifung zu erklären haben. Geben sie diese Erklärung ab, so sind sie dadurch ohne Weiteres in den Preußischen Unterthanen-Verband aufgenommen.

Artikel 9.

Die Uebergabe der nach Artikel 4. abgetretenen Gebietstheile soll unmittelbar nach der in dem Einen oder dem An-

dern der beiden kontrahirenden Staaten erfolgten Publikation dieses Vertrages Statt finden. Zu dem Ende werden Preußen und Oldenburg Kommissarien ernennen, welche zugleich die Regulirung der Grenzen an Ort und Stelle vorzunehmen haben, und ermächtigt sein sollen, sich, mit Festhaltung des durch die Grenzbeschreibung (Artikel 4.) bestimmten Flächeninhalts, über Abweichungen im Einzelnen, den gegenseitigen Wünschen entsprechend, zu verständigen. In Entstehung einer Vereinbarung verbleibt es bei den in der Grenzbeschreibung angegebenen Linien.

Die solchergestalt festgestellten Grenzen sind zu Lande durch Versteinung oder Abpfählung, zu Wasser durch Legung entsprechender Seezeichen auf gemeinschaftliche Kosten zu bezeichnen und zu unterhalten.

Artikel 10.

In Betracht des wesentlichen Interesses, welches sich für Oldenburg an die baldige Gewährung der von Preußen gemachten Zusagen knüpft, verspricht Preußen, unmittelbar nach Publikation des gegenwärtigen Vertrages mit den Arbeiten zur Herstellung des Kriegshafens in möglichst ausgedehntem Maaße zu beginnen, in gleicher Weise mit denselben ununterbrochen bis zur Vollendung des Werks fortzufahren, und zu diesem Zwecke in den ersten drei Jahren, von der Ratifikation des Vertrages an gerechnet, mindestens 400,000 Thlr. (geschrieben: Vierhundert Tausend Thaler) Preuß. Courant auf die Ausführung zu verwenden.

Sollte die Verwendung dieser Summe der 400,000 Thlr. in den genannten drei Jahren nicht Statt gefunden haben, so kann Oldenburg alsdann diesen Vertrag insoweit als wieder aufgehoben betrachten, daß die laut Artikel 4. abgetretene Staatshoheit eo ipso an Oldenburg zurückfällt, sobald Oldenburg erklärt, daß es diesen Rückfall wolle.

Dasselbe gilt, wenn Preußen später das Marine-Etablissement wieder aufgeben sollte.

Artikel 11.

Abgesehen von dem im Artikel 10. vorgesehenen Falle erfolgt die Uebertragung der vollen Staatshoheit über die Oldenburgischen Gebietstheile, deren Grenzen im Artikel 4. dieses Vertrages bestimmt sind, an Preußen unwiderruflich, und kann namentlich durch einen etwaigen Verzicht Oldenburgs auf den See- und Küstenschutz Preußens (Artikel 1. und 2.) nicht rückgängig gemacht werden. Dagegen darf Preußen diese Staatshoheit weder ganz noch theilweise und unter keiner Bedingung irgend einem dritten Staate ohne Genehmigung Oldenburgs einräumen oder übertragen.

Artikel 12.

Die Abtretung des Wassergebiets erfolgt mit der von Preußen übernommenen Verpflichtung, die Handelsschifffahrt dort nicht mit Abgaben zu belasten, dieselbe auch, so weit es nicht die nothwendigen, mit möglichster Schonung zu übenden marinepolizeilichen Rücksichten erheischen, weder zu stören noch zu erschweren.

Artikel 13.

In Betracht, daß die im Artikel 4. stipulirte Gebietsabtretung lediglich behufs der Anlegung eines Kriegshafens erfolgt, verzichtet Preußen ausdrücklich darauf, dort einen Handelshafen oder eine Handelsstadt anzulegen oder entstehen zu lassen, und verheißt zugleich, die Ansiedelung von Handwerkern und Gewerbtreibenden daselbst über das Bedürfniß des Marine-Etablissements und der Flotte hinaus zu verhindern, so weit solches die Preußischen Landesgesetze irgend gestatten.

In dem an der Eckwarder Seite abgetretenen Areal bleibt jede Privatansiedelung ausgeschlossen.

Artikel 14.

In Betreff derjenigen Ländereien, welche die Krone Preußen bis zu dem Abstande einer viertel geographischen Meile von dem mit Staatshoheit erlangten Gebiete als Privat-Eigenthum erwerben sollte, wozu ihr die Befugniß auch durch die künftige Gesetzgebung Oldenburgs nicht genommen werden darf, wird derselben das Recht beigelegt, daß rücksichtlich dieses Privat-Eigenthums niemals eine Expropriation, mit Ausnahme der zu Abwässerungs-Anlagen und öffentlichen Wegen etwa erforderlichen, Statt finden darf, und die darauf befindlichen Gebäude ohne Verpflichtung zum Wiederaufbau abgebrochen werden können.

Artikel 15.

Mit Rücksicht darauf, daß die Ausdehnung des an Preußen abgetretenen Areals die Freilassung eines genügenden Festungsrayons nicht gestattet, verpflichtet sich Oldenburg, im Abstande einer geographischen Meile von den Grenzen jenes Areals keine Festungswerke anzulegen.

Artikel 16.

Oldenburg sichert den nach der Preußischen Flottenstation bestimmten oder von dort her kommenden Schiffen seinerseits freie, von allen Abgaben unbeschwerte und ungehinderte Fahrt auf der Jade zu.

Artikel 17.

Desgleichen gesteht Oldenburg Preußen auf der Rhede zwischen der Heppenser Ecke und der Eckwarder Hörne, unbeschadet der Oldenburg verbleibenden Staatshoheit, das Recht der Marinepolizei zu, welches jedoch Preußen mit möglichster

Schonung, insbesondere der Handelsschifffahrt und der Fischerei, zu üben verspricht. Ein von beiden Theilen zu vereinbarendes Regulativ wird das Nähere hierüber bestimmen.

Artikel 18.

Oldenburg räumt Preußen die Befugniß ein, die auf der Jade vom Außenhafen bei Fährhuck bis zur offenen See erforderlichen Tonnen, Baken, Leuchtfeuer und sonstigen Schifffahrtszeichen, mit Ausnahme derer auf der Insel Wangerooge, auf eigene Kosten zu bestimmen, herzustellen und zu unterhalten; Preußen übernimmt hierzu die Verpflichtung, und verspricht, dabei etwaige Anträge Oldenburgs im Interesse der Handelsschifffahrt möglichst zu berücksichtigen.

Preußen macht sich verbindlich, für keinerlei Schifffahrtszeichen irgend eine Abgabe zu erheben, so lange Oldenburg für das Leuchtfeuer auf Wangerooge und sonstige von ihm in oder an der Jade künftig etwa errichtete Schifffahrtszeichen keine Abgabe bezieht.

Das gegenwärtig vorhandene Betonnungs-Material übernimmt Preußen gegen Erstattung des taxmäßigen Werthes.

Artikel 19.

Es ist Preußen unbenommen, eigene Lootsen für seine Kriegs- und Transportschiffe aller Art zu halten, und sich ihrer im Bereich der Jade zu bedienen.

Artikel 20.

Ueber die etwaige Theilnahme Preußens an Oldenburgischen Quarantaine-Anstalten an der Jade bleibt besondere Verständigung vorbehalten. Auf demselben Wege soll das Nöthige wegen der einzurichtenden Postkommunikation mit dem Hafen-Etablissement geregelt werden.

Artikel 21.

Falls Preußen das Trockendock bei Brake für seine Marine zu benutzen wünschen sollte, verspricht Oldenburg, auf Verhandlungen mit möglichster Berücksichtigung der desfallsigen Wünsche einzugehen.

Artikel 22.

Oldenburg räumt Preußen nach und von den abgetretenen Gebietstheilen für diejenigen Truppen und technischen Corps, welche dort ein Unterkommen finden können, so wie für die Bemannung dortiger Preußischer Kriegs- und Transportschiffe die nöthigen Militairstraßen ein, und zwar, wenn nicht ein Anderes verabredet wird, Eine von der Jeverschen Seite des Jadebusens in der Richtung nach Minden, die Anderen von der Eckwarder Hörne nach Fedderwarder Siel und Großen Siel.

Eine besonders zu schließende Convention wird die Etappen dieser Militairstraßen bestimmen, und die Verhältnisse auf den Grundlagen, welche für andere schon vorhandene Preußische Militairstraßen bestehen, jedoch dergestalt ordnen, daß für die Preußischen Mannschaften wenigstens eben so hohe Vergütungssätze bezahlt werden müssen, wie Oldenburg für das eigene Militair im eigenen Lande bezahlt.

Artikel 23.

Preußen erhält hierdurch die Concession zur Anlegung einer Chaussee auf eigene Kosten, um das Marine-Etablissement mit dem nächsten Punkte der von Varel nach Jever führenden Landes-Chaussee in einer noch näher zu vereinbarenden Richtung zu verbinden, und Oldenburg verspricht, das dazu etwa nöthige Expropriations-Verfahren zu veranlassen; Preußen verpflichtet sich dagegen, diese Chaussee

gleichzeitig mit dem Bau des Marine-Etablissements in Angriff zu nehmen.

Die Chaussee soll dem Publikum in derselben Weise zur Benutzung offen stehen, wie die Oldenburgischen Chausseen.

Der Tarif für diese Chaussee ist nach den für Oldenburg geltenden Sätzen zu bestimmen.

Wird das Chausseegeld in Oldenburg allgemein aufgehoben, so soll für die gedachte Chaussee dasselbe gelten, wie für andere im Oldenburgischen belegene Privat-Chausseen.

Artikel 24.

Desgleichen ertheilt Oldenburg an Preußen die Concession, eine Eisenbahn von seinem Marine-Etablissement über Varel und Oldenburg in südlicher Richtung zum Anschluß an die Cöln-Mindener Eisenbahn auf eigne Kosten zu bauen, und verspricht, auch das hierzu etwa erforderliche Expropriations-Verfahren zu veranlassen.

Dagegen verpflichtet sich Preußen, diese Eisenbahn, sobald seine Finanz-Verwaltung es irgend gestattet, zu bauen, und zuzugeben, daß etwaige Oldenburgische Zweigbahnen, seien es Staats- oder Privatbahnen, in dieselbe münden dürfen.

Die weiteren Bestimmungen wegen dieser Bahn bleiben einer besonderen Vereinbarung vorbehalten. Dieselbe soll nach Analogie des zwischen Preußen und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig abgeschlossenen Staats-Vertrages vom 10. April 1841 getroffen werden, soweit nicht der gegenwärtige Vertrag Abweichungen davon bedingt; jedoch steht Oldenburg nicht das Recht zu, die käufliche Ueberlassung der Eisenbahn von Preußen zu verlangen.

So lange Preußen die im Vorstehenden gedachte Eisenbahn nicht begonnen, oder sich verpflichtet hat, dieselbe in einer bestimmten, Oldenburg convenirenden Frist zu bauen,

bleibt es Oldenburg unbenommen, diesen Bau oder einen andern in ähnlicher Richtung selbst vorzunehmen, oder dazu an Privaten die Concession zu ertheilen.

Vor einem desfallsigen Beschlusse wird Oldenburg jedoch Preußen seine Absicht mittheilen, und eine angemessene, mindestens dreimonatliche Frist zur Erklärung darüber bewilligen, wann Preußischer Seits der Bau in Angriff genommen, und in welcher Zeit derselbe zu Ende geführt werden solle.

Erklärt sich Oldenburg mit den demnächstigen Vorschlägen Preußens einverstanden, so darf dasselbe für die Zukunft keine Concurrenzbahn der hier in Rede stehenden Eisenbahn — wozu jedoch Zweigbahnen nach Bremen, Ostfriesland, Brake und andern Orten des Herzogthums Oldenburg nicht zu rechnen sind — zulassen, wogegen die im gegenwärtigen Artikel ertheilte Concession erlischt, sobald Preußen es dazu kommen läßt, daß diese Südbahn von Oldenburg oder Dritten gebaut wird.

Artikel 25.

Das Eigenthum und die Verwaltung der von Preußen in Gemäßheit der Artikel 23. und 24. im Oldenburgischen Gebiete zu erbauenden Chaussee und Eisenbahn stehen, ohne daß dadurch die Staatshoheit Oldenburgs berührt wird, Preußen zu; doch sollen diese Verkehrsstraßen, so wie die dabei von Preußen etwa einzurichtenden Telegraphenlinien, auch von der Oldenburgischen Staats-Regierung und dem Publikum benutzt werden können. Zu dem Ende wird Preußen solche Einrichtungen treffen, daß dieser Mitgebrauch thunlichst erreicht und erleichtert werde.

Artikel 26.

Damit das Deichschutz- und Abwässerungssystem nicht gefährdet, desgleichen die Verschlickung des Fahrwassers der Jade, so wie einerseits des Preußischen Kriegshafens und

dessen Fahrwassers bis zum Jadeschlauch, andererseits der Oldenburgischen Häfen und deren Fahrwasser bis zum Jadeschlauch nicht gefördert werde, verpflichten sich Preußen und Oldenburg gegenseitig, von den in der Strecke vom Mariensiel bis zum Rüstringer Siel und in dem an Preußen abgetretenen Gebiete an der Budjadinger Seite der Jade beabsichtigten Ufer- und Wasserbauten sich vor der Ausführung Kenntniß zu geben, so wie dieselben dem obigen Zwecke entsprechend auszuführen.

Die in den an Preußen abgetretenen Gebietstheilen belegenen Deiche müssen, als zu dem allgemeinen Oldenburgischen Deichsysteme gehörig, auch bei einer etwaigen, an sich zulässigen Verlegung, allezeit mindestens in demjenigen Bestick erhalten werden, welcher für die benachbarten Oldenburgischen Deiche angenommen ist, oder angenommen werden wird.

Zur Sicherung alles dessen versprechen beide Theile, gemeinschaftliche Schauungen innerhalb der im ersten Absatz dieses Artikels angeführten Strecken eintreten zu lassen, worüber das Nähere in einem zu vereinbarenden Regulativ festgesetzt werden soll.

Weitere Einwirkungen auf die Oldenburgischen Ufer- und Wasserbauten, als in dem gegenwärtigen Artikel festgesetzt sind, kann Preußen nur auf Grund etwaiger neuer Vereinbarungen ansprechen.

Artikel 27.

Sollte durch die Anlagen auf dem an Preußen abgetretenen Areal in der Eckwarder Hörne die Verlegung des gegenwärtig auf dem Deiche laufenden Fahrwegs nöthig werden, so verspricht Preußen, diese auf seine Kosten zu bewirken. Wegen der Unterhaltung des etwaigen neuen Weges bleibt Verständigung vorbehalten.

Artikel 28.

Die an die Krone Preußen abgetretenen Gebietstheile scheiden aus den politischen Gemeinden Heppens, Neuende und Eckwarden, so wie überhaupt aus jedem politischen Verbande mit Oldenburgischen Gemeinden.

Desgleichen scheiden dieselben aus der Concurrenz der betreffenden Deichbände und aus den bisherigen Armenverbänden.

Dagegen verbleiben die gedachten Gebietstheile in den Sielachten, wozu sie bisher gehörten, unter der bisherigen Sielachtsverfassung. Die Regulirung dieses Verhältnisses wird besonderer Verständigung, unter Aufrechthaltung des Prinzips nachbargleicher Concurrenz und im Hinblick auf die bestehenden ähnlichen Communionen zwischen Oldenburgischen und Hannoverschen Liegenschaften vorbehalten.

Der bisherige Kirchen- und Schulverband wird aufrecht erhalten, jedoch Preußen das Recht eingeräumt, gegen Kapital-Abfindungen für die von den abgetretenen Ländern bisher geleisteten Kirchen- und Schulabgaben und Dienste, aus dem Oldenburgischen Kirchen- und Schulverbande auszuscheiden.

Artikel 29.

Die Regulirung der Zollverhältnisse der an Preußen abgetretenen Gebietstheile, als Preußischer, im Oldenburgischen belegener Enklaven, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 30.

Sollten zwischen den contrahirenden Staaten Differenzen über die Auslegung dieses Vertrages entstehen, so werden sie mittelst schiedsrichterlichen Spruchs des obersten Landesgerichts eines dritten Staats entschieden, welches Oldenburg aus drei von Preußen vorgeschlagenen wählt.

Betrifft die Differenz Gegenstände des Artikels 26., so

erfolgt der schiedsrichterliche Spruch in gleicher Weise durch eine höhere technische Behörde.

Artikel 31.

Die Ratificationen dieses Vertrages sollen binnen sechs Wochen nach der Unterzeichnung ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist gegenwärtiger Vertrag doppelt ausgefertigt, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschrieben, und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 20. Juli 1853

(L. S.) Dr. Ernst Gäbler.

(L. S.) Albrecht Johannes Theodor Erdmann.

B. Bei Eingehung des zwischen Preußen und Oldenburg unter dem 20. Juli 1853 abgeschlossenen Vertrags, betreffend die Uebernahme des maritimen Schutzes des Oldenburgischen Seehandels und der Oldenburgischen Seeschifffahrt durch Preußen und die dagegen von Oldenburg geleistete Abtretung zweier Gebietstheile am Jadebusen zur Anlegung eines Kriegshafens, ist verabredet worden, daß Preußen für die Oldenburgischen Gebietsabtretungen außer den im gedachten Vertrage ausdrücklich übernommenen Verbindlichkeiten noch eine baare Geldentschädigung an Oldenburg zu leisten habe, deren nähere Festsetzung weiteren Verhandlungen und einer demnächstigen Nachtragsbestimmung zu dem Haupt-Vertrage vorbehalten bleiben sollte. Nachdem diese Verhandlungen beendigt worden, haben die beiderseitigen Bevollmächtigten sich über die folgende nachträgliche Bestimmung verständigt, welche dieselbe Dauer, Kraft und Geltung haben soll, als wäre dieselbe in den Haupt-Vertrag mit aufgenommen.

Artikel 1.

Die von Preußen an Oldenburg für die Abtretung zweier Gebietstheile am Jadebusen zur Anlegung eines Kriegshafens außer den im Vertrage vom 20. Juli 1853 ausdrücklich übernommenen Leistungen zu gewährende Geldentschädigung beträgt eine halbe Million (500,000) Thaler Preußisch Courant.

Artikel 2.

Die Summe von 500,000 Rthlrn. Courant ist innerhalb dreier Jahre, von Publikation des Vertrages vom 20. Juli 1853 an gerechnet, von Preußen an Oldenburg zu bezahlen, und vom 1. Mai 1855 ab mit jährlich vier Procent zu verzinsen.

Vorstehende nachträgliche Bestimmung soll landesherrlich ratificirt und es sollen die Ratifications-Urkunden innerhalb 3 Wochen ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist Gegenwärtiges doppelt ausgefertigt, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 1. December 1853.

(L. S.) Dr. **Ernst Gäbler.**

(L. S.) **Albrecht Johannes Theodor Erdmann.**

V.

Die Jade.

Bevor die Jade für den Kriegshafen in Aussicht genommen wurde, ist sie wohl Wenigen vom lesenden Publikum bekannt gewesen; es sei denn, der Leser habe die Reise zwischen Norderneі und Bremerhafen per Dampfschiff gemacht und es sei ihm östlich von Wangeroog, wenn das Schiff bedeutender arbeitete und die Seekrankheit unter den Passagieren überhand nahm, die Bemerkung von den Schiffern gemacht, dies komme von der Jade. Der tiefe Strom aus und in den Meerbusen, dessen Karte dieser Schrift anliegt, heißt nämlich bei den Schiffern die Jade und das, was der Leser hiergezeichnet sieht, der Jadebusen. Jade ist aber auch die Benennung eines kleinen Flüßchens, das aus dem Hochmoore südöstlich vom Jadebusen kommend, zunächst das Kirchspiel Jade durchkriecht, und dann sich beim Wapeler Siel in den Busen ergießt.

Die Jade ist in ihrer ganzen Länge, von der See bis in den Meerbusen hinein, allezeit für Schiffe jeder Größe fahrbar. Sie kann ihrer Richtung gegen Norden nach, bei den herrschenden West- bis Nordwest-Winden stets ein- und auspassirt werden, und auch bei nördlicheren Winden bleibt den Schiffen das Auslaufen noch möglich, da diese auf fast fünf Meilen Länge eine Breite von 8000 Fuß, und mehr als genügende Tiefe zum Laviren finden. Nur an ihrem untersten Ende wendet sich die Jademündung, eben so wie die Weser, in einer kurzen Biegung von 1¼ Meile Länge, 3000 Fuß Breite und 31 Fuß geringster Wassertiefe, zwischen der Jade-Plate und dem Minser Sande gegen Westnordwest; indessen tritt hier der günstige Umstand ein, daß die Jade sich, im Umfange der Jade-Plate, in zwei Fahrwasser spaltet, von denen das kleinere, betonnte, am Minser Sande hinführt, während das größere, von sachkundigen Schiffern jetzt fast

ausschließlich benutzte, Fahrwasser zwischen der Jade-Plate und dem Rothen-Grunde hinstreicht. Dieses ist mehr nördlich gerichtet als jenes und erreicht auf einem halb so langem Wege wieder eine Fahrbreite 7—8000 Fuß und 40—54 Fuß Tiefe.

Die Einfahrt von der See bis in die Jade ist also selbst bei Windstille vermittelst des Fluth- oder Ebbestroms jedenfalls in einer Fluth- oder Ebbezeit zu passiren. Sobald die einlaufenden Seeschiffe die Hohe-Plate oder die Sandinsel Minser-Olde-Oog vorbei gesegelt sind, befinden sie sich in einem reinen, breiten, tiefen und gesicherten Fahrwasser, ohne verborgene Klippen, Untiefen und Sandbänke, und mit festen Sandufern. Schon gegen Horumersiel, an der westlich des Fahrwassers belegenen Küste, finden die größten Schiffe eine geschützte Rhede mit gutem Ankergrund. Die Jeverländische Küste springt hier weit vor und ist der offenen See um einige Meilen näher als das Festland zwischen Jade, Weser, Elbe und Eider.*) Daher wird diese Rhede gegen die herrschenden Stürme aus Südwest, West und Nordwest durch das Festland geschützt. Gegen Nordnordwest-Stürme giebt ihr das Minser-Olde-Oog, gegen Ost- und Südost-Stürme die hohe Mellum und die Hoheweg-Plate hinreichenden Schutz.

Von dieser unteren Jade aus sind die Mündungen und Watten der Ems, Jade, Weser und Elbe vollständig zu beherrschen. Kleinere Kriegs-, Segel- oder Dampfschiffe bis zu 7 Fuß Tiefgang können auf der einen Seite über das Neubrack und die Watten zwischen den Inseln und dem Festlande bis zur Ems, oder auch durch die Oeffnungen zwischen den Inseln, in See; auf der anderen Seite über den Hohen-Weg und durch die Langwarder Balje nach der Weser und weiter durch das Wurster Watt nach der Elbe gehen. Größere

*) 3 Meilen näher als Cuxhafen, 18 Meilen näher als Bremerhafen.

Kriegsschiffe bis zu 25 Fuß Tiefgang können zur Zeit des Hochwassers auch direct über den Rothen-Grund und den Rothen-Sand in die Weser und von dort weiter bis zur Mündung der Elbe gelangen. Nur schwere Fregatten und Linienschiffe müssen durch die eigentliche Jade-Mündung ein- und auslaufen, was sie, wie gesagt, auch bei Windstille, in einer Fluth- oder Ebbezeit können.

Im eigentlichen Jade-Meerbusen, welcher etwa 4 □Meilen Flächen-Inhalt befaßt, theilt sich der tiefe Jadeschlauch von seiner größten Einengung zwischen Heppens und Eckwarden an aufwärts, in vier durch von Rinnen vielfach durchschnittene feste Sandlagerungen, die Sanddüne Arngast und die Weidegründe Oberahnische Felder getrennte Hauptarme, gegen West in das Marientief, gegen Südwest in das Steinhauser Tief, gegen Süd-Süd-Ost in das Vareler Tief und gegen Ost in die Ahne. Durch diese Arme wird mittelst Siele oder Schleusen das in dem umliegenden Binnenlande während jeder einzelnen Fluthperiode angesammelte Wasser abgeführt. Im Uebrigen ist der Meerbusen ringsum durch künstliche Bedeichung eingeschlossen, und hat daher auch keine andere Strömung, als die durch die ab- und auflaufende Fluthwelle hervorgerufene.

Die Fluth tritt regelmäßig in Zwischenräumen von 12 Stunden in den Jade-Meerbusen, und erhebt sich dann auch dort bis zu der vollen, in der Regel 11—12 Fuß über den niedrigsten Ebbestand betragenden Höhe, welche sie in der offenen See längs der deutschen Nordseeküste erreicht.

Das Wasser hat zur Fluthzeit im Jade-Meerbusen wie in der Außen-Jade den vollen Salzgehalt des Seewassers. Es friert deshalb in den Hauptströmungen der Ebbe und Fluth niemals fest zu, und nur auf den höheren Sand- und Schlickwatts bilden sich Eislagerungen, welche, bei eintretendem Thauwetter von der Fluth gehoben und fortgeführt, bei

fehlendem Zufluß des Oberwassers, ohne eigentlichen Eisgang schnell verschwinden.

Es ergiebt sich hieraus, daß die Jade, nach ihrer geographischen Lage und der Beschaffenheit ihres Fahrwassers, einen Mittelpunkt der deutschen Nordseeküste für eine Kriegsflotte bilden dürfte, von der Natur so begünstigt, wie kein kein anderer Platz an derselben.

Die Lage der Jade ist aber auch für den Seekrieg höchst günstig. Sie liegt in der Mitte der deutschen Nordseeküste, die dort stationirte Flotille kann daher in kürzester Zeit jeden Küstenpunkt erreichen und von dort zurückkehren. Eine wirksame Blokade der Nordseehäfen ist also von hier aus am leichtesten zu verhindern. Ein Hafen bei Vierhuck läßt sich durch Strandbatterien von beiden Ufern vertheidigen, und wenn ein Werk zwischen beiden hinzukommt, sogar sperren. Dabei bleibt, zur Mitwirkung der im Hafen stationirenden Flotte, ein hinlänglicher Raum.

Nur an der nördlichsten Ecke von Jeverland, an der Schilliger Hörne, findet sich ein zum Landen günstiger Platz; denn das Landen in den benachbarten kleinen Hafenorten wird sehr erschwert durch die Länge und Schmalheit der Außentiefe und die Belegenheit der Hafenorte rückwärts zwischen vorspringenden Deichen. Die übrigen Theile der Küste sind durch breite, wegen Weichheit und Schlüpfrigkeit ungangbare Watten geschützt. Ausgeschiffte Truppen fänden jedenfalls nur schmale, unchaussirte Wege. Gleichwohl wird eine Befestigung des Hafens nach der Landseite nöthig sein, aber auch nicht schwierig, da das überall ebene Terrain dem Feinde keinen günstigen Angriffspunkt bietet. Theuer wird freilich die Anlage dieser Befestigungen dadurch, daß das zu erwerbende Land von großer Ertragsfähigkeit ist und daß der Bedarf von Felsen nur aus bedeutender Ferne herbeizuschaffen ist.

Im Uebrigen ist die Lage aller Nebenverhältnisse so günstig, daß sie nicht leicht anderweitig übertroffen werden

dürfte. Die Steine zur Erbauung der Hafendämme, Kayen, Schleusen und Gebäude liefern die südlich nahe am Meerbusen gelegenen weit berühmten Bockhorner und Jeringhaver Ziegeleien, mit deren, als vortreffliches Material zu Wasserbauten bewährten, Fabrikaten schon der Bremerhafen, der Harburger Hafen, die Emder und die Vareler Schleusen zum größten Theil gebauet sind.

Das Schiffsbauholz ist von der nahen Ammerländischen Geest, die dasselbe jetzt nach Holland und England ausführt, in großer Menge und ganz vorzüglicher Qualität zu haben. Die Ländereien, welche den Meerbusen rings umgeben, gehören zu den fruchtbarsten. Westlich das kornreiche Jeverland, östlich das viehreiche Budjadingerland sind im Stande, von ihrem Ueberflusse an Getreide und Vieh alle zur Verproviantirung einer Flotte nöthigen Lebensmittel so schnell wie irgendwo zu liefern.

Das süße Wasser kann entweder aus dem Binnenlande zugeleitet, oder durch Brunnen-Anlagen an Ort und Stelle gewonnen*), oder von Dangast leicht und in guter Qualität herbeigeschafft werden.

An der südlichen Spitze des Meerbusens liegt der betriebreiche Ort Varel, welcher mit demselben durch eine große Fluthschleuse vereinigt, in verschiedenen Anstalten bedeutende Hülfsquellen für einen Kriegshafen an der Jade darbietet.

Es kommt noch in Betracht, daß die Jade weder die Mündung eines großen Flusses noch anderweitiger Ausgang einer bedeutenden Handelsstraße ist, mithin bei dortiger Anlegung eines Kriegshafens aller Conflict mit den Interessen des Handels sicher vermieden bleibt, und daß die Bevölkerung Oldenburgs, bis an die Osnabrückische Grenze hin, vielfach

---

*) In gehöriger Tiefe findet man unter dem dortigen Marschlande eine feste Sandschicht, die durchbohrt werden muß.

aus der Schifffahrt Gewerbe macht und daher Seeleute in Menge darzubieten im Stande ist.

Aber nicht Oldenburg allein kommt in dieser Hinsicht in Betracht. Außer den etwa 200 Oldenburgischen Schiffen, kommen weit über 500 Bremische und Hamburgische, beide von großem Tonnengehalte, und ebenso viel Hannoversche minder große Schiffe in Betracht, deren Mannschaften künftig, gleich denen der Ostsee, die preußische Marine recrutiren werden.

VI.

Schluß-Betrachtungen.

Die Behandlungsart der fraglichen Angelegenheit in den preußischen Kammern und im oldenburger Landtage ist eine erfreuliche Erscheinung. In beiden Landen hat das Ministerium es mit einer Opposition zu thun, die in Preußen sogar von beiden Seiten dasselbe anzufechten pflegt. Und dennoch diese Einstimmigkeit in der Würdigung der Angelegenheit. Nur einige polnische Abgeordnete sollen, charakteristisch genug, in Berlin gegen die Genehmigung des Vertrags gestimmt oder nach ihrer eignen Erläuterung nicht mitgestimmt haben.

Mit freudiger Genugthuung begrüßten die Commissionen den Vertrag. Dankbar anerkannten sie, in ihrer Zusammensetzung von rechts und links, die Fürsorge des Königs für die Entwickelung der preußischen Marine, die Opferfreudigkeit des, im deutschen Sinne seines Vaters würdigen Großherzogs. Dankbar sahen sie die beiderseitigen Staatsregierungen für kräftigen Schutz des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt sorgen. Die preußische Marine — heißt

es in Berlin — tritt nicht aus den Grenzen ihrer Bestimmung, wenn sie den Interessen des deutschen Handels, wenn sie den nichtpreußischen Nordseeküsten ihren Schutz gewährt. Die Marine Preußens wurde als nothwendige Ergänzung seines Landheeres anerkannt, die Frage der Existenz einer preußischen Kriegsmarine als für alle Zeiten entschieden betrachtet.

Vor Allem wurde es gewürdigt, was es heißt: Preußen tritt in die Reihe der Nordseestaaten. Das aber thut es, ungeachtet der Kleinheit des Gebietes, das für den großen nationalen Zweck allerdings etwas weniger karg ausgefallen sein würde, wenn eine passende Gelegenheit zu Entschädigungen durch Gebiet sich geboten hätte. Denn nicht die paar tausend Morgen geben den Maßstab zur Würdigung, sondern die Thatsache, daß Preußen den einzigen Kriegshafen der deutschen (und dänischen) Nordsee besitzen wird. Preußens Regierung hat sich der moralischen Verpflichtung erinnert, den Staaten des Zoll- und Handels-Vereins auch den Schutz ihres Handels zu gewähren. Sie hat sich auf den nationalen Standpunkt gestellt, den Oldenburg ebenfalls eingenommen hat; und die Kammern in Berlin haben dies gebilligt. Es war ein Votum ähnlich dem, welches zu Anfang des Jahres 1850 eine weit gehende Vollmacht in die Hand der preußischen Regierung legte.

Es wird nun die Aufgabe der Regierung des Königs sein, im Sinne dieses Votums zu handeln. Und sie erkennt diese Aufgabe. Sie spricht aus, sie habe dem Schutze des deutschen Handels eine nationale Organisation zu geben, bei welcher Preußens eigene Macht nicht nur nicht geschwächt, sondern nachhaltig gekräftigt, und dennoch das Nationalgefühl der im Zollvereine Verbündeten nicht verletzt, sondern gehoben wird.

Bei Prüfung des Vertrages haben die beiderseitigen Volksvertretungen sich nicht kleinlich benommen. Man hat in

Oldenburg nicht verkannt, daß die „kleinen Erweiterungen“ des Art. 5. eine allzu biegsame Bezeichnung seien, indessen vertraut, daß ein Großstaat niemals chicaniren, sondern den Sinn festhalten werde, der darin liege: daß bei Anlegung der Landbefestigungen die Richtung eines Grabens, die Lage einer Bastion oder dergleichen die räumliche Ausdehnung der Hoheitsgrenze nöthig machen könnten. Man hat nicht übersehen, daß der Art. 14. dem preußischen Fiskus mehr Rechte, als die eines gewöhnlichen Privat-Eigenthümers gebe, und daß er wörtlich genommen, auch die deichrechtliche Expropriation ausschließe, allein sich dabei beruhigt, daß in einem vorkommenden Falle die Vernünftigkeit einer solchen Anforderung über den Buchstaben siegen müsse. — Man hat anderer Seits in Preußens Kammern nicht verkannt, daß die Erfüllung des Art. 2. unter Umständen unmittelbar preußische Interessen gefährden könne, allein sich auch hier auf den nationalen Standpunkt gestellt: Preußen habe ohnehin dem Schutze deutscher Bundesgenossen seine Kräfte zu weihen. Wenn Preußen in einem vorkommenden Falle die Verpflichtung nach seinen Kräften redlich und ausreichend erfülle, so werde Oldenburg keinen solchen Gebrauch von dem Rechte machen wollen und können, bei dem Preußens Existenz gefährdet werde. Erkannte man auch, vom militairischen Standpunkte aus, daß das Gebiet für den Zweck etwas eng sei, so ehrte man doch den Willen und die Gesinnung des Großherzogs, der nicht stärker bevölkerte Districte, wohl Land aber nicht Seelen, abtreten wollte.

Man sah mit einem Worte den Vertrag als günstig für beide Theile, finanziell vorzugsweise für Oldenburg, politisch vorzugsweise für Preußen an. Daß auch Oldenburg sehr großen Werth darauf zu legen hat, statt Eines großen Nachbarn zwei zu erhalten, ist uns dem Obigen nach klar, scheint aber bei den Verhandlungen nicht hervorgetreten zu sein.

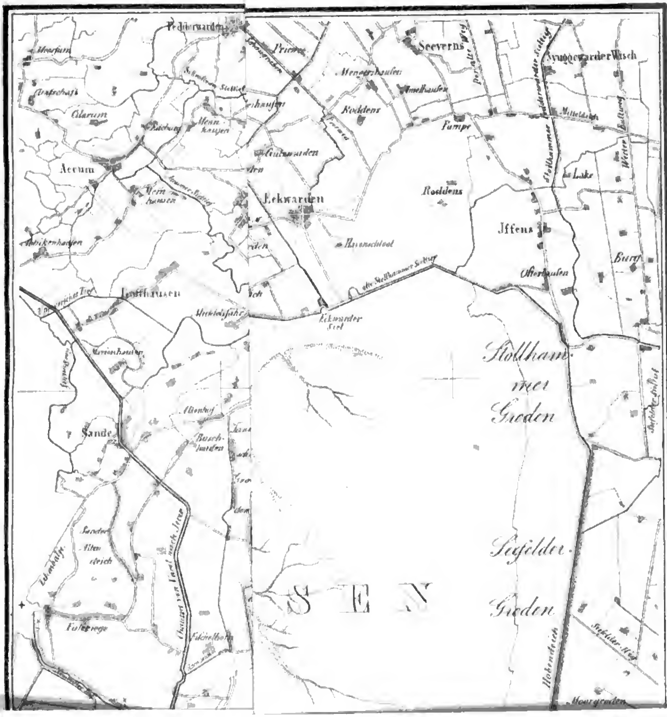
Die Aufnahme des Vertrags außerhalb der unmittelbar

interessirten Staaten scheint eine günstige. Die Vertreter Oesterreichs und Frankreichs haben den preußischen Minister beglückwünscht. Nur Dänemarks Presse sucht einen Haken. In der deutschen Presse erkennt man, daß es noch eine deutsche Partei giebt.

Wir schließen:

Zum Meer nun, o Elbe, zum Meere,
Zum Meer, du gefeierter Rhein!
Stürzt endlich, ihr Ströme, mit Ehre
In's ewige Meer euch hinein!

1854 Januar 28.



Seeverns
Accum
Eckwarden
Roddens
Jffens
Clarum
Grafschaft
Pampe
Burg
Offerhausen
Eckwarder Siel
Sande
Stollhammer Gieden
Seefelder Gieden
S E N
Hohendeich
Moorgroden